

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część IX. — Wydana i rozesłana dnia 14 kwietnia 1877.

22.

Traktat z dnia 2 marca 1877,

pomiędzy monarchią austriacko-węgierską a Niemcami, tyczący się wybudowania kolei łączącej z Chotzenu na Halbstadt i Friedland do Altwasser.

(Zawarty w Wiedniu dnia 2 marca 1877, przez Jego e. i k. Apostolską Mość ratyfikowany w Wiedniu dnia 18 marca 1877, ratyfikacyje wymieniono w Wiedniu dnia 31 marca 1877.)

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej Łaski Cesarz Austriacki:

Król Węgierski, Król Czeski, Dalmatyński, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górzno i Dolno Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Marmagbia Morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszym pełnomocnikiem a pełnomocnikiem Najjaśniejszego Cesarza niemieckiego i Króla pruskiego zawarty został w Wiedniu dnia 2 marca b. r. traktat tyczący się wybudowania kolei łączącej z Chotzenu na Halbstadt i Friedland do Altwasser, który opiewa dosłownie jak następuje:

Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd., i Król apostolski węgierski, tudzież

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski, w imieniu państwa niemieckiego,

pragnąc rozszerzyć komunikacye kolej żelaznych w Swoich państwach, miałowali pełnomocnikami Swymi do zawarcia w tej mierze umowy:

Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd. i Król apostolski węgierski:

pana Juliusza hr. Andraszego na Csik-Szent-Kiraly i Krasnej Horce, Swego rzeczywistego tajnego radcę, kawalera wielkiego krzyża orderu Św. Szczepana, kawalera pruskiego orderu orła czarnego, ministra cesarskiego domu i spraw zewnętrznych, generał-majora itd., a

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski,

pana Ottona hr. Stolberga-Wernigerode, królewsko pruskiego pułkownika swity, dziedzicznego członka pruskiej izby panów i pierwszej izby stanów wielkiego księstwa heskiego, kawalera orderu pruskiego orła czerwonego I klasy, wielkiego komtura królewskiego orderu domowego hohenzollernskiego, Swego nadzwyczajnego i pełnomocnego ambasadora przy dworze Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości,

którzy udzieliwszy sobie i uznawszy nawzajem pełnomocnictwa swoje, umówili i zawarli z zastrzeżeniem ratyfikacyi traktat następujący:

Artykuł I.

Rządy cesarsko-królewsko austriacki i królewsko pruski zgodzily się pozwolić na wybudowanie kolej żelaznej z Chotzena na Halbstadt i Friedland do Altwasser tudzież postarać się aby budowy dokonano i ruch otwarto najpóźniej aż do 31 maja 1877.

W tym celu Rząd c. k. austriacki nadał c. k. uprzywilejowanej austriackiej spółce kolej państwa pod dniem 14 września 1872 koncesję na budowę i eksploatację części kolej w mowie będącej, leżącej na ziemi austriackiej a Rząd królewsko pruski spółce kolej wrocławsko-świdnicko-fryburskiej pod dniem 17 września 1873 koncesję na budowę i eksploatację części leżącej na ziemi pruskiej.

Artykuł II.

Obadwa Rządy zastrzegają sobie szczegółowe zatwierdzenie linii kolej, jakież całego planu budowy i pojedynczych projektów tyczących się swego terytorium.

Miejsce, w którym kolej przecinać ma wspólną granicę obu państw, oznaczone będzie szczegółowo na podstawie projektów które wypracują obadwa zarządy kolej a w razie potrzeby wydelegowani będą do tego celu komisarze techniczni.

Artykuł III.

Kolej składać się ma wprawdzie na teraz tylko z jednego toru, atoli na bieżcie gruntu pod kolej o dwóch torach naprzód zabezpieczone być powinno.

Wysokie Rządy poleca wybudowanie drugiego toru gdy okaże się potrzebny.

Jeżeliby pomiędzy interesowanymi nie przyszła do skutku ugoda dobro-wolna, grunty pod budowę kolei potrzebne nabyte będą w każdym z obu państw podług przepisów ustawy o wywłaszczeniu tamże obowiązującej lub wydać się mającej, szerokość toru wynosić ma równie jak na kolejach stykających się z nim 1·435 metra w świetle szyn, zresztą stosunki konstrukcyjne kolej żelaznej, na mocy traktatu niniejszego wybudować się mającej, jakoteż jej taboru wozowego, rozporządzane być powinny według jednakowych zasad, tak, aby ruch mógł odbywać się na obu częściach kolej jednostajnie, mianowicie zaś, aby tabor wozowy przechodzić mógł bez przeszkody z kolej przytakujących i na takowe a względnie, aby tabory mogły być na wzajem używane.

Tabor wozowy, przez jeden z wysokich Rządów wypróbowany, przypuszczony będzie na linię kolej leżącą na drugiem terytorium bez powtórnej próby.

Artykuł IV.

Obadwa wysokie Rządy zobowiązują się dozwolić i zarządzić, aby kolej żelazna, z Chotzena do Altwasser prowadząca, połączona została punktami końcowemi z kolejami pod porę do niej przytakującymi, w sposób odpowiedni i dozwalający przechodzenia taboru.

Artykuł V.

Zupełna władze majestatu (a więc także wykonywanie władzy sądowej i policyjnej) zastrzegają wyłącznie sobie co do części kolej przecinających oba terytoria, Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski i Król apostolski węgierski co do części przecinającej ziemie austriackie i Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski co do części przecinającej ziemie pruskie.

Artykuł VI.

Wysokie Rządy zastrzegają sobie że do wykonywania prawa majestatu i prawa nadzoru, służącego im co do części kolej, na ich terytoriach, położonych, ustanowią komisarzów, bronić mających stósunku Rządów swoich do zarządów kolej żelaznej we wszystkich tych przypadkach, w których właściwe władze krajowe nie mogłyby działać bezpośrednio, ani sądownie ani policyjnie.

Artykuł VII.

Bez uszczerbku prawa majestatu i nadzoru, Wysokim Stronom kontraktującym co do części kolej na ich terytoriach, położonych, i ruchu na takowych, służącego, wykonywanie zwierzchniczego nadzoru nad spółkami lub zarządami kolej, ruch utrzymującymi, służy w ogóle temu Rządowi, na którego terytorium takowe mają siedzibę.

Artykuł VIII.

Gdyby eksplotacyją kolej z Chotzena do Altwasser na terytorium pruskim objęła (artykuł XIII) lub w przyszłości objąć miała spółka akcyjna austriacka albo na terytorium austriackiem spółka pruska, roszczenia do wynagrodzenia, wywodzone przez poddanych jednego z Rządów kontraktujących przeciwko zarządowi kolej, którego zwierzchnością jest drugi Rząd, podlegać będą sądownictwu i ustawom tego państwa, w którym szkoda wyrządzona

została, o ile takowa nastąpiła z przyczyny eksploatacyi kolei a roszczenie do wynagrodzenia nie jest wywodzone z interesu przewozowego, zawartego z zarządem kolej ruch utrzymującym albo jednej z kolej które miały udział w przewozie.

Artykuł IX.

Poddani każdej ze Stron traktat zawierających, ustanowieni przez zarządy kolej przy ruchu na linii w drugiem państwie, nie przestają mimo tego być poddanymi swego kraju rodzinnego.

Atoli posady urzędników lokalnych, z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników telegrafu i tych którzy przeznaczeni są do odbioru pieniędzy, obsadzane być mają ile możliwości krajowcami.

Wszyscy urzędnicy kolejowi, bez względu gdzie mają posadę, podlegają w sprawach porządkowo-karnych tylko tej władzy, która ich mianowała, w każdym zaś innym względzie ustawom i władzom tego państwa, gdzie mieszka.

Artykuł X.

Ustanowienie i zatwierdzenie planów ruchu i taryf pozostawia się temu Rządowi, na którego terytorium zarząd o który chodzi, ma siedzibę. Taryfy jednak dla linii położonych na obu terytoriach a eksploatowanych przez jeden i ten sam zarząd, ustanowione będą według tych samych zasad.

Prócz tego obiedwie Strony kontraktujące zobowiązują się wpłynąć na to,

1. aby część kolej z Chotzenu do Altwasser, prowadzącej, na jej terytorium położona, zaopatrzonabyła w tabor wozowy do ruchu wystarczający, w takiej ilości, iżby odpowiadał zastrzeżeniom artykułu III,

2. aby zarządy utrzymujące ruch pomiędzy Chotzenem a Altwasserem wysyłyły w obu kierunkach i ile możliwości w związku z pociągami kolej graniczących, najmniej dwa pociągi osobowe dziennie a towarowych tyle, ile potrzeba do załatwienia obrotu,

3. aby przewóz osób i towarów na kolej prowadzącej z Chotzenu do Altwasser odbywał się po jak najniższych cenach, przewóz węgla, koksu, kamieni, rud, żelaza surowego, soli nawozowej, i innych nawozów, pełnemi wagonami a na większe odległości o ile można po cenie pięć szóstych fenika waluty niemieckiej albo po odpowiedniej cenie w walucie austriackiej srebrem, od każdych 50 kilogramów i za 7·5 kilometra z dodatkiem za ekspedycję najwięcej po 6 marek waluty niemieckiej lub odpowiedniej cenie w walucie austriackiej srebrem od każdych pięciu tysięcy kilogramów,

4. aby zarządy kolej z Chotzenu do Altwasseru ruch utrzymujące nie sprzeciwiały się o ile który z nich będzie interesowany, zaprowadzeniu bezpośrednich ekspedycji w przewozie osób i towarów jeżeli jeden lub drugi z dwóch wysokich Rządów kontraktujących uzna to za potrzebne dla dobra obrotu.

Artykuł XI.

W przewozie na kolej z Altwasseru do Chotzenu czyniona być nie może żadna różnica pomiędzy mieszkańcami obu państw co się tyczy cen przewozu jakież czasu ekspedycyi, mianowicie zaś transporły przechodzące z terytorium jednego państwa do drugiego ulegać nie mogą ani we względzie ekspedycyi ani

we względzie cen przewozu niekorzystniejszemu postępowaniu, niż transporły z tegoż samego państwa odchodzące lub w niem pozostające.

Artykuł XII.

Policya kolejowa sprawowana będzie przedewszystkiem przez urzędników zarządu kolejowego podług przepisów i zasad na każdym terytorium obowiązujących i pod nadzorem władz właściwych na terytorium każdego państwa.

Artykuł XIII.

Zmiana ruchu będzie miała miejsce w tej stacyi kolei, która założona zostanie na terytorium austriackiem tuż przy granicy pod Halbstadtem. C. k. Rząd austriacki włoży więc obowiązek na c. k. uprzyw. austriacką spółkę kolei państwa, aby eksploatacja linii od spólnej granicy aż do stacyi zmienniczej pod Halbstadtem odstąpiła spółce kolei wrocławsko-świdnicko-fryburskiej, której poruczono budowę i eksploatację na terytorium pruskim.

Urządzenia budowy i ruchu, konstrukcja wierzchniej budowy kolei i urządzenia sygnałowe od spólnej granicy aż do dworca pod Halbstadtem, muszą być takie same jak na tej części kolei która przecina terytorium pruskie.

Atoli dworzec kolei pod Halbstadtem założony i urządżony będzie podług zasad przyjętych w monarchii austriacko-węgierskiej.

Artykuł XIV.

Co się tyczy bliższych warunków odstąpienia eksploatacyi części kolei od spólnej granicy aż do dworca pod Halbstadtem, c. k. uprzyw. austriacka spółka kolei państwa, jako koncesjonariusz tej części kolei, porozumie się w tej mierze z pruskim zarządem kolei, ruch na takowej obejmującym. W każdym jednak razie, Rząd królewsko pruski zobowiąże ten ostatni zarząd, aby objął na swój koszt utrzymywanie w dobrym stanie podług przepisów, linii, na której ruchem zawiadywać będzie, jakież wszystkich przynależyci, licząc w to i reparacye, jakie według zasad, w administracji austriackiej przyjętych, okażą się potrzebne i aby koncesjonariuszowi wypłacał odsetki po pięć od sta rocznie od kapitału zakładowego, na budowę odnośnej części kolei, wyłożonego i udowodnionego a w który koszta zgromadzenia funduszów i straty na kursie wliczone nie będą. Rozszerzenie pierwotnych zakładów kolei, które c. k. austriacki Rząd uzna za potrzebne dla dobra obrotu, wykonane będą na koszt koncesjonariusza wzmiankowanej linii.

Udowodnione koszta rozszerzeń takich doliczone będą do kapitału zakładowego od którego zarząd ruchu opłacać ma odsetki.

Podobnież co się tyczy spólnego używania dworca i zakładów jego pod Halbstadtem, jakież osobnego wynagrodzenia, właścicielom za to płacić się mającego, zarządy obu kolei zawrą między sobą umowę, z zastrzeżeniem zatwierdzenia takowej przez oba Rządy.

Jeżeli porozumienie się nie przyjdzie do skutku, zarządy kolei zastosować się powinny do rozporządzeń obu Wysokich Rządów wydanych spólnie po zniszeniu się ze sobą.

Artykuł XV.

Dla osiągnięcia celu, wytkniętego w artykule 8 traktatu handlowego i clowego, pomiędzy monarchią austriacko-węgierską a Prusami pod dniem

9 marca 1868 zawartego, każda z dwóch Stron ustanowi w rzeczonej stacyi pograniczej (artykuł XIII) komorę pograniczną albo swoje z drugą połączy. Komorom tym nadadzą Strony upoważnienia do ekspedycyi odpowiednie stosunkom obrotu.

Rządy kontraktujące zobowiązują się rozszerzyć te upoważnienia jak tylko i o ile zwiększyły obrót będzie tego wymagał.

Artykuł XVI.

Co się tyczy formalności przy rewizji głównej i ekspedycyi pakunków pasażerskich tudzież towarów wwozowych, i wywozowych względem których to formalności obu stronni komisarze umówią się ze sobą w swoim czasie, obadwa Rządy dają sobie zapewnienie, że postępowanie na rzeczonej części kolei nie będzie mniej dogodne niż na którejkolwiek innej kolej przechodzącej za granicę.

Dla podniesienia obrotu czynione będą wszelkie ułatwienia i uproszczenia o ile na to pozwolą ustawy w obu państwach istniejące.

Artykuł XVII.

Postanowienia tyczące się policyjnych nad passportami i cudzoziemcami, koleją żelazną jadącymi, pomiędzy obu Rządami już umówione lub umówić się mające, stosowane będą także do kolej żelaznej łączącej o której jest mowa. Atrybucye urzędników policyjnych królewsko-pruskich, gdyby ustanowieni być mieli w dworcu kolej w Halbstadzie, określone będą po osobnym porozumieniu się ze sobą dwóch kontraktujących Rządów. Uklady w tym względzie rozpocząć się mają najmniej na trzy miesiące przed ukończeniem kolej z Chotzena do Alt-wasseru i ile możliwości przed otwarciem ruchu całkowicie do końca doprowadzone być powinny.

Artykuł XVIII.

Uregulowanie ruchu pocztowego i telegraficznego na kolej żelaznej z Chotzena do Alt-wasseru pozostawia się obu stronnym zarządom pocztowym i telegraficznym które w tej mierze osobno porozumią się ze sobą.

Do uregulowania ruchu pocztowego przyjęte będzie za zasadę, że zmiana ruchu następuwać ma w tym samym punkcie, który w artykule XIII jest zapowiadany jako miejsce zmiany ruchu na kolej żelaznej a w artykule XV jako miejsce ekspedycyi głównej i że koszta przewozu posyłek pocztowych ponosić ma każda ze Stron aż do tego a względnie od tego punktu i że odpowiedni zarząd kolej żelaznej zobowiąże się ponosić na części kolej pomiędzy spółką granicą a dworcem pod Halbstadtem, dla zarządu pocztowego niemieckiego, takie same ciężary, jakie w moc koncesji ponosić musi na części kolej leżącej na terytorium niemieckiem.

Artykuł XIX.

Rząd cesarsko-królewsko austriacki nie obciąży eksploatacyi części kolej terytorium austriackie przecinającej, o ile takowy utrzymywać będzie spółka kolej wrocławsko-świdnicko-fryburskiej, żadnym innym podatkiem, ani większym od tego, który w państwie austriackiem ponosi w ogóle eksploatacyja kolej należących do spółek akcyjnych zagranicznych.

Podobnież, jeżeli eksploatacyja części kolej leżącej na terytorium pruskim, przeszła kiedyś w ręce spółki akcyjnej austriackiej, Rząd królewsko pruski nie będzie od niej pobierał żadnych innych podatków, ani większych, niż te, które w państwie pruskim ponosi w ogóle eksploatacyja kolej należących do takichże spółek akcyjnych.

Artykuł XX.

Gdyby część kolei, będącej przedmiotem niniejszego traktatu, położona w Prusach, została kiedyś przez Rząd pruski nabyta, jakoteż po upływie czasu na który nadana jest koncesja na austriacką część kolei, tudzież gdyby Rząd c. k. austriacki odkupił też część kolei, zawarta będzie pomiędzy Wysokimi Rzadami osobna umowa w przedmiocie dalszej eksploatacyi kolei z Chotzenem do Altwasseru, odpowiadająca stosunkom obrotu i wzajemnym interesom.

Artykuł XXI.

Traktat niniejszy przedstawiony będzie monarchom obu stron do zatwierdzenia a wymiana dokumentów ratyfikacyjnych z tego powodu spisać się mających, nastąpi w Wiedniu najpóźniej w przeciągu czterech tygodni.

W dowód czego pełnomocnicy takowy podpisali i wycisnęli na nim swoje pieczęcie.

Działo się w Wiedniu dnia 2 marca 1877.

(L. S.) Andrassy r. w.

(L. S.) Otto hr. Stollberg r. w.

Przeto zbadawszy wszystkie artykuły tego traktatu, takowy zatwierdziliśmy i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem za Siebie i za Swoich następców że go w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego dokument niniejszy własnoręcznie podpisaliśmy i pieczęć Naszą cesarską i królewską kazaliśmy na nim wycisnąć.

Działo się w Wiedniu dnia ośmnastego marca w roku zbawienia tysiąc osiemset siedmdziesiątym siódmym, Naszego panowania dwudziestym dziewiątym.

Franciszek Józef r. w.



Andrássy r. w.

Na własny rozkaz Jego c. i k. Apostolskiej Mości:

Wilhelm Baron **Konradsheim** r. w.,
c. i k. radea dworu i radea ministerialny.

Protokół końcowy

do traktatu pomiędzy monarchią austriacko-węgierską a Niemcami z dnia 2 marca 1877,
tyczącego się kolej żelaznej łączącej z Chotzenem do Altwasseru.

Podpisani pełnomocnicy zebrali się na dniu dzisiejszym dla podpisania umówionej między sobą traktatu w przedmiocie wybudowania kolej żelaznej łączącej z Chotzenem na Halbstadt i Friedland do Altwasseru.

Przy tej sposobności jeszcze następujące oświadczenia wciągnięte zostały do niniejszego protokołu końcowego, który, chociaż do niego nie potrzeba osobnej wyraźnej ratyfikacji, posiadać ma taką samą moc i wagę jak sam traktat, skoro ten będzie ratyfikowany.

I.

Rząd królewsko pruski uznaje, że postanowienia:

1. w artykule X, Nr. 3 w przedmiocie przewozu węgli, koksu, kamieni, rud, żelaza surowego, soli nawozowej i innych nawozów pełnimi wagonami i na większe odległości,

2. w artykule XI w przedmiocie jednakowego postępowania na kolej z Altwasseru do Chotzena z posyłkami z obu terytoriów pochodzącego,

o tyle tylko przez Rząd c. k. austriacki wykonane być mogą, o ile temu nie sprzeciwiają się upoważnienia poręczone już koncesją c. k. uprzyw. austriackiej spółce kolej państwa.

II.

Podobnie uznaje Rząd królewsko pruski, że polecenie wybudowania drugiego toru na austriackiej części kolei z Altwasseru do Chotzena (art. III traktatu) wydane być może tylko z uwzględnieniem przepisów dokumentu koncesji z dnia 14 września 1872, regulujących obowiązki c. k. uprzyw. austriackiej spółki kolej państwa w tej mierze.

III.

Obadwa wysokie Rządy zgodziły się, że oprócz dwóch pociągów osobowych, stósownie do umowy w artykule X traktatu pod Nr. 2 zawartej, codziennie w obu kierunkach wysyłać się mających, wysyłany być powinien jeszcze trzeci pociąg osobowy, jak tylko Rządy kontraktujące, porozumiawszy się w tej mierze ze sobą, uznają to za potrzebne.

IV.

Rząd c. k. austriacki zobowiąże c. k. uprzyw. austriacką spółkę kolej państwa, aby w dworcu pogranicznym pod Halbstadtem wystawiła i utrzymywała w dobrym stanie budynek na pomieszczenie ustanowić się mającej komory pogranicznej c. k. austriackiej i królewsko pruskiej lub połączonej, jakoteż aby poniosła koszta wybudowania pomieszkań dla urzędników urzędowych, lub, aby wynajęła dla nich odpowiednie pomieszkania, za co pobierać będzie wynagrodzenie ustanowione w art. XIV, spółka zaś wynagrodzenie to płaciąca, pobierać będzie sumę, odciąganą za mieszkanie urzędnikom, w takiej kwocie, jaka według przepisów ich rodzinnego kraju potrącana im bywa gdy dostają mieszkanie służbowe.

W celu uregulowania tak tych, jak i wszystkich innych stosunków obudwu komór, tudzież urządzeń urzędowych, zaprowadzić się mających dla wspólnego dobra, odbywać się będą po ratyfikowaniu traktatu niniejszego osobne roko-

wania, do których przypuszczeni zostaną komisarze zarządów celowych obudwu Stron.

Rząd c. k. austriacki zobowiąże nadto c. k. uprzw. austriacką spółkę kolej państwa, aby w dworcu pogranicznym pod Halbstadtem wystawiła lokalności dla służby policyjnej, pocztowej i telegraficznej, z zastosowaniem się do rezultatu osobnych rokowań, w artykule XVII i XVIII traktatu zawarowanych a odbyć się mających pomiędzy administracyami tych gałęzi służby w obu państwach. Co się tyczy utrzymywania w dobrym stanie, czyszczenia, oświetlenia i opalania lokalów pocztowych, policyjnych i telegraficznych jakoteż czynszu który Rząd królewsko pruski płacić ma za te lokale, stosowane będą pod tym względem przepisy wykonawcze z dnia 9 lutego 1876 do artykułu 7 ustawy niemieckiej o pocztach z dnia 20 grudnia 1875.

V.

Zgodzono się, że jeżeli obadwa zarządy kolejowe nie mogły porozumieć się z sobą co do wzajemnego używania dworca i zakładów dworcowych pod Halbstadtem, Rządy kontraktujące oznaczają spólnie wynagrodzenie, płacić się mające podług art. XIV traktatu, przyjmując za zasadę, że pruska spółka kolej żelaznej, dworca używająca, opłacać ma odsetki od kapitału zakładowego wszystkich zakładów dworcowych, licząc do takowych także lokale używane przez zarząd celowy, pocztowy, telegraficzny i policyjny w stosunku tego ich używania, podezas gdy sumy odeciągane na czynsz urządnikom rozmaitych zarządów dzielone będą w tym samym stosunku między zarządy kolejowe austriacki i pruski.

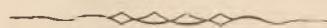
Zresztą postanowienie Rządów, jeżeli będzie potrzebne, opierać się ma na postanowieniach ulożonych pod tym względem jakoteż pod względem rozkładu kosztów na utrzymanie i restaurację zakładów kolejowych w §§. 9 i 11 umowy ddo. Berlin 23 marca 1875
Wiedeń 3 kwietnia 1875 pomiędzy spółką kolej zgorzelickiej a c. k. uprzwi. koleją łączącą południowo północno niemiecką w przedmiocie wzajemnego używania dworca w Seidenbergu — z zastrzeżeniem oznaczenia zawsze stosunku używania.

Dwa egzemplarze traktatu i niniejszego protokołu końcowego, zgodne z umówionym projektem zostały przez pełnomocników Stron obudwu, podpisane i pieczęciami ich zaopatrzone, poczem pełnomocnicy obu Stron wzięli po jednym egzemplarzu traktatu i protokołu końcowego.

Działo się w Wiedniu dnia 2 marca 1877.

(L. S.) **Andrássy** r. w.

(L. S.) **Otto hr. Stolberg** r. w.



Traktat powyższy i jego protokół końcowy, jako nabijające mocą obowiązującej w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 8 kwietnia 1877.

Auersperg r. w.

Chlumecky r. w.

23.**Ustawa z dnia 28 marca 1877,**

o wyborze deputacyi, którą Rada państwa wysłać ma do rokowania z sejmem ogólnym węgierskim względem stosunku dodatku na koszta spraw spólnych monarchii.

Odrończe do §§. 3 i 36 ustawy z dnia 21 grudnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 146) postanowilem i stanowię za zgodą obu Izb Rady państwa:

§. 1.

Do rokowań delegacyjnych, odbywać się mających w myśl §. 36 ustawy z dnia 21 grudnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 146) celem umówienia się względem stosunku dodatku na koszta spraw spólnych monarchii, wyśle Rada państwa deputacyą złożoną z piętnastu członków.

§. 2.

Do deputacyi tej wybierze Izba panów, pięciu, Izba deputowanych, dziesięciu członków.

§. 3.

Ustawa niniejsza nabywa mocę obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wiedeń, dnia 28 marca 1877.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

24.**Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 6 kwietnia 1877,**

o rozpoczęciu czynności urzędowych w sądzie powiatowym ottakringskim w Dolnej Austrii.

Sąd powiatowy ottakringski, ustanowiony rozporządzeniem ministeryjnym z dnia 5 marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 24) rozpocznie swoje czynności urzędowe z dniem 18 czerwca 1877.

Glasner r. w.